Bijlage 2 Projecten en programma's Smart Mobility

Met Connecting Mobility, het uitvoeringsprogramma voor de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg blijf ik mij inzetten voor het creëren van de essentiële voorwaarden voor de geschetste transities. Kennisontwikkeling en samenwerking met marktpartijen hoort daarbij. Tevens ben ik in gesprek met andere overheden om hen met dezelfde snelheid in deze ontwikkelingen mee te nemen.

In het vervolgprogramma Beter Benutten-ITS (BBV-ITS) willen we de vervolgstappen zetten op basis van de eerder afgeronde ITS-projecten in de periode 2011-2014. Nu is het moment om intelligente transportsystemen en diensten op grotere schaal uit te rollen, in meer regio's en met voldoende gebruikers. In de afgelopen periode is door twaalf Beter Benutten-regio's, het bedrijfsleven, Rijkswaterstaat en de programmadirectie gewerkt aan ITS plannen. Dit heeft geresulteerd in zeven conceptplannen: Supermarktlogistiek, Evenementen, IMMA, Incidenten, Data, Reisinformatiediensten en C-ITS (zie bijlage 2). Met de Beter Benutten-regio's samen investeer ik de komende drie jaar € 70 miljoen om deze plannen mogelijk te maken. Marktpartijen hebben aangegeven hier ook fors in te gaan investeren.

Naast de zeven projecten wordt een aanpak gemaakt voor het actief betrekken van stakeholders, zoals verzekeraars, leasemaatschappijen, fleetowners en maatschappelijke groeperingen. Dit zijn belangrijke partijen om het effect van toepassing van nieuwe technieken te versnellen en private businesscases te versterken met belangen die goed verenigbaar zijn met de publieke belangen.

In het bijzonder wil ik ingaan op het plan voor coöperatieve ITS (C-ITS). Dit plan voorziet in de mogelijkheid om 60.000 voertuigen onderling en met de 'walkant' te laten communiceren. Het biedt uitgebreide mogelijkheden aan bedrijven om services voor derden te ontwikkelen. Bijvoorbeeld real-time adviezen (adviessnelheid, groen licht prioriteit, filestaartbeveiliging) aan onder andere zakelijke reizigers en truckchauffeurs die brandstofgebruik reduceren en ongevalrisico's verkleinen. Voor overheden betekent dat minder emissie, verbetering van de luchtkwaliteit en minder voertuigverliesuren door betere doorstroming. De diensten zullen geïntegreerd aan de weggebruiker worden aangeboden.

Met Duitsland en Oostenrijk werk ik samen aan het toepassen van coöperatieve diensten op het gebied van waarschuwingen bij wegwerkzaamheden. De kennis die we hier opdoen zal gedeeld worden met de Benelux-landen.

In de Praktijkproef Amsterdam is de komende tijd nadrukkelijk aandacht voor koppeling tussen het gebruik van wegkantsystemen en gebruik van in-car systemen. Deze tweede fase wordt in een aantal deelprojecten vormgegeven. In deelproject PPA-West onderzoek ik de mogelijkheden om gegevens uit auto's zelf (in plaats van uit de weg) te gebruiken om de verkeerslichten aan te sturen (datafusie). Deelproject PPA-Zuidoost beproeft private diensten (informatie in de auto afkomstig van private partijen) voor verkeersmanagement tijdens evenementen in Amsterdam Zuidoost. Ten noorden van Amsterdam worden mogelijkheden tot opschaling van het gecoördineerd netwerk verkeersmanagement naar andere steden of regio's getest, inclusief de kansen op zelfstandige marktproducten. Naast deze activiteiten loopt het in-car spoor door.

Voor de zelfrijdende auto staat het stimuleren en faciliteren van testen op de openbare weg centraal. Zo zijn er op dit moment meerdere testaanvragen in behandeling bij de RDW. Op basis van deze ervaringen wordt de testprocedure steeds verder aangescherpt en ervaringen worden gedeeld met andere lidstaten.
Daarnaast wordt een juridische analyse gedaan van de rol van de bestuurder in (inter)nationale regelgeving om een beeld te krijgen van wat er nodig zou zijn om de meest verregaande testen zonder bestuurder in de auto en op termijn marktintroductie van zelfrijdende auto's mogelijk te maken. Ook neemt Nederland actief deel aan de internationale overleggen aangaande de wijziging van het Verdrag van Wenen ten gunste van autonoom vervoer.
De onderzoeken die zijn afgerond worden ingezet voor (internationale) discussies en er volgen nog diverse onderzoeken, bijvoorbeeld naar de impact van automatisering op de bestuurder "transition of control", de interactie tussen zelfrijdende voertuigen en andere weggebruikers, impact

automatisch rijden op (digitale) infrastructuur en een analyse benodigd detailniveau digitale kaarten voor automatisch rijden.
Internationaal wordt intensief samengewerkt met andere landen, de Europese Commissie en de industrie om de belangrijkste barrières te identificeren en kennis uit te wisselen met betrekking tot bijvoorbeeld wetgeving en testprocedures. In het kader van het Europees voorzitterschap wordt een Europese Truckplatoon challenge door mijn ministerie georganiseerd. De leerervaring uit deze challenge dient als input voor de (Europese) agenda om truckplatooning te faciliteren en te stimuleren. De voorbereiding van andere showcases bieden kansen om Nederland bij de Europese auto-industrie te profileren als testland voor zelfrijdende voertuigen.
Ik wil de Nederlandse kennis en expertise internationaal verzilveren. Samen met de automotive industrie en kennisinstellingen werk ik aan een propositie voor Nederland als test- en deployment-land voor innovatieve mobiliteit. In gezamenlijkheid formuleren we dan ook een buitenlandstrategie zodat deze activiteiten ook ten goede komen aan het Nederlandse bedrijfsleven. Hierbij trek ik samen op met de minister van Economische Zaken.

De basis die ik leg in deze projecten zal gedurende de looptijd hiervan al ingezet worden om de doorontwikkeling van zelfrijdende voertuigen te ondersteunen. Binnen Beter Benutten en de ITS-corridor zal deze link de komende jaren expliciet gemaakt worden.